



การประเมินความเสี่ยงต่อการรับสินบน
สถานีตำรวจทางหลวง ๓ กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘

ส่วนที่ ๑ บทนำ

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ปปช.) ได้ขับเคลื่อนหน่วยงานภาครัฐมีมาตรการ ระบบ หรือแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงของการดำเนินงานที่ก่อให้เกิดการทุจริต การรับสินบน

สถานีตำรวจทางหลวง ๓ กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการจัดการความเสี่ยงการทุจริตภายในองค์กรอันสอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว อาศัยอำนาจตามคำสั่งสถานีตำรวจทางหลวง ๓ กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการในการขับเคลื่อนและกำกับติดตามการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของสถานีตำรวจทางหลวง ๓ กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง (Integrity & Transparency Assessment : ITA) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เห็นควรให้ เจ้าหน้าที่ตำรวจหัวหน้าหน่วยบริการจัดทำประเมินความเสี่ยงต่อการรับสินบน และการดำเนินการเพื่อจัดการความเสี่ยงการรับสินบนในแต่ละหน่วยบริการ เพื่อเป็นประโยชน์แนวทางในการปฏิบัติงานของหน่วยต่อไป

ว่าที่ พันตำรวจตรี 
(วิศวนนท์ ศรีงาม)

สารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง ๓
กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง

ส่วนที่ ๒ การประเมินความเสี่ยงต่อการรับสินบน

การประเมินความเสี่ยงต่อการรับสินบน

พิจารณาจาก ๒ ปัจจัย คือ โอกาสที่จะเกิด (Likelihood) พิจารณาความเป็นไปได้ที่จะเกิดเหตุการณ์ ความเสี่ยงและผลกระทบ (Impact) การวัดความรุนแรงของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากความเสี่ยงนั้น

ศัพท์เฉพาะ คำนิยาม

ศัพท์เฉพาะ	คำนิยาม
ความเสี่ยงต่อการรับสินบน (Bribery Risk)	การดำเนินงานหรือการปฏิบัติหน้าที่ที่อาจก่อให้เกิดการรับสินบนในอนาคต
ความเสี่ยง (Risk)	ความน่าจะเป็นที่จะเกิดเหตุการณ์บางอย่างซึ่งมีผลกระทบทำให้การดำเนินงาน ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือเบี่ยงเบนไปจากที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจส่งผลในทางบวกหรือทางลบก็ได้ ผลกระทบทางลบ เรียกว่า ความเสี่ยง ผลกระทบทางบวก เรียกว่า โอกาส
ความเสี่ยง/ปัญหา	ความเสี่ยง : เหตุการณ์ที่ยังไม่เกิด ต้องหามาตรการควบคุม ปัญหา : เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้ว รู้อยู่แล้ว ต้องแก้ไขปัญหา เช่น การไม่มีความรู้หรือไม่มีความเข้าใจ คือ ปัญหา ไม่ใช่ความเสี่ยง เป็นต้น
ประเด็นความเสี่ยงการทุจริต	เป็นขั้นตอนในการค้นหาว่ามีรูปแบบความเสี่ยงการทุจริตอย่างไรบ้าง
โอกาส (Likelihood)	โอกาสหรือความเป็นไปได้ที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้น
ผลกระทบ (Impact)	ผลกระทบจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งที่เป็นตัวเงินหรือไม่เป็นตัวเงิน
ระดับความรุนแรงของความเสี่ยงต่อการรับสินบน (Risk Score)	คะแนนรวมที่แสดงให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของความเสี่ยงการทุจริต ที่เป็นผลจากการประเมินความเสี่ยงการทุจริต จาก ๒ ปัจจัย คือ โอกาสเกิด (Likelihood) และผลกระทบ (Impact)
ผู้รับผิดชอบความเสี่ยงต่อการรับสินบน (Risk Owner)	ผู้ปฏิบัติงานหรือรับผิดชอบกระบวนการงานหรือโครงการ

เกณฑ์การประเมินความเสี่ยงต่อการรับสินบน

ตารางที่ ๑ เกณฑ์โอกาสที่จะเกิด (Likelihood)

โอกาสเกิดการรับสินบน (Likelihood)	
๕	เหตุการณ์อาจเกิดขึ้นได้สูงมาก แต่ไม่เกินร้อยละ (ร้อยละ ๓)
๔	เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้สูง แต่ไม่เกินร้อยละ (ร้อยละ ๒)
๓	เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นไม่เกินไป (ร้อยละ ๑)
๒	เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นไม่เกินไป (ร้อยละ ๐.๑)
๑	เหตุการณ์ไม่น่ามีโอกาสเกิดขึ้น (ไม่เกิดขึ้นเลย)

ตารางที่ ๒ เกณฑ์ผลกระทบ (Impact)

ระดับความรุนแรงของผลกระทบ (Impact)	
๕	กระทบต่อปริมาณและความเชื่อมั่นของสังคมระดับสูงมาก
๔	กระทบต่อปริมาณและความเชื่อมั่นของสังคมระดับสูง
๓	กระทบต่อปริมาณและความเชื่อมั่นของสังคมระดับปานกลาง
๒	กระทบต่อปริมาณและความเชื่อมั่นของสังคมระดับต่ำ
๑	กระทบต่อปริมาณและความเชื่อมั่นของสังคมระดับต่ำมาก

ตารางที่ ๓ ระดับความเสี่ยงการทุจริต

Risk Score					
โอกาสเกิด	ผลกระทบ				
	๑	๒	๓	๔	๕
๕	ปานกลาง (๕ × ๑ = ๕)	สูง (๕ × ๒ = ๑๐)	สูงมาก (๕ × ๓ = ๑๕)	สูงมาก (๕ × ๔ = ๒๐)	สูงมาก (๕ × ๕ = ๒๕)
๔	ต่ำ (๔ × ๑ = ๔)	ปานกลาง (๔ × ๒ = ๘)	สูง (๔ × ๓ = ๑๒)	สูงมาก (๔ × ๔ = ๑๖)	สูงมาก (๔ × ๕ = ๒๐)
๓	ต่ำ (๓ × ๑ = ๓)	ปานกลาง (๓ × ๒ = ๖)	ปานกลาง (๓ × ๓ = ๙)	สูง (๓ × ๔ = ๑๒)	สูงมาก (๓ × ๕ = ๑๕)
๒	ต่ำ (๒ × ๑ = ๒)	ต่ำ (๒ × ๒ = ๔)	ปานกลาง (๒ × ๓ = ๖)	ปานกลาง (๒ × ๔ = ๘)	สูง (๒ × ๕ = ๑๐)
๑	ต่ำ (๑ × ๑ = ๑)	ต่ำ (๑ × ๒ = ๒)	ต่ำ (๑ × ๓ = ๓)	ต่ำ (๑ × ๔ = ๔)	ปานกลาง (๑ × ๕ = ๕)

ระดับความรุนแรงของความเสี่ยงการทุจริต

● สีเขียว หมายถึง ความเสี่ยงระดับ ต่ำ (น้อยกว่า ๕ คะแนน)
● สีเหลือง หมายถึง ความเสี่ยงระดับ ปานกลาง (๕ - ๙ คะแนน)
● สีส้ม หมายถึง ความเสี่ยงระดับ สูง (๑๐ - ๑๔ คะแนน)
● สีแดง หมายถึง ความเสี่ยงระดับ ต่ำ (๑๕ คะแนนขึ้นไป)

การประเมินความเสี่ยงต่อการรับสินบนของสถานีตำรวจ

(๑) รถบรรทุกน้ำหนักเกิน

ลำดับที่	ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	ประเด็นความเสี่ยงต่อการรับสินบน (Bribery Risk)	Risk Score (L x I)			
			Likelihood	Impact	Risk Score	ระดับความเสี่ยง
ประเด็น : รถบรรทุกน้ำหนักเกิน						
๑	การตรวจค้นรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย	มีการเสนอให้ หรือเรียกรับสินบนเพื่อแลกกับการไม่เปรียบเทียบปรับไม่จับกุมดำเนินคดี รถบรรทุกที่น้ำหนักเกิน	๓	๕	๑๕	สูงมาก (๕ x ๓ = ๑๕)

(๒) ส่วยทางหลวง

ลำดับที่	ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	ประเด็นความเสี่ยงต่อการรับสินบน (Bribery Risk)	Risk Score (L x I)			
			Likelihood	Impact	Risk Score	ระดับความเสี่ยง
ประเด็น : ส่วยทางหลวง						
๑	การตรวจค้นรถยนต์ที่สัญจรบนทางหลวงที่พื้นที่รับผิดชอบ	มีการเสนอให้ หรือเรียกรับสินบนเพื่อแลกกับการไม่เปรียบเทียบปรับไม่จับกุมดำเนินคดี	๓	๕	๑๕	สูงมาก (๕ x ๓ = ๑๕)

ส่วนที่ ๓ แผนบริหารจัดการความเสี่ยงต่อการรับสินบน

ของสถานีตำรวจทางหลวง ๓ กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง

ในการจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงต่อการรับสินบน พิจารณาความเสี่ยงต่อการรับสินบน ที่อยู่ในโซนสีแดง (Red Zone) ของทุกสายงานจะถูกเลือกมาทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงต่อการรับสินบน ส่วนลำดับความเสี่ยงที่อยู่ในโซนสีส้ม สีเหลือง จะถูกเลือกในลำดับต่อมา มาตรการควบคุมความเสี่ยงการทุจริตอาจมีหลากหลายวิธีการ หน่วยงานควรทำการคัดเลือกวิธีที่ดีที่สุด และประเมินความคุ้มค่าเหมาะสมกับระดับความเสี่ยงต่อการรับสินบนที่ได้จากการประเมินมาประกอบด้วย

การจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงต่อการรับสินบน ให้นำมาตรการควบคุมความเสี่ยงต่อการรับสินบนของกระบวนการหรือโครงการที่ทำการประเมินของหน่วยงานที่มีอยู่ในปัจจุบัน (Key Controls in place) มาทำการประเมินว่ามีประสิทธิภาพอยู่ในระดับใด ดี พอใช้ หรืออ่อน (ดูคำอธิบายเพิ่มเติม) เพื่อพิจารณาจัดทำมาตรการควบคุมความเสี่ยงต่อการรับสินบนเพิ่มเติม (Further Actions to be Taken)

ระดับ	คำอธิบาย การประเมินประสิทธิภาพมาตรการควบคุมความเสี่ยงต่อการรับสินบนที่หน่วยงานมีในปัจจุบัน
ดี	การควบคุมมีความ เข้มแข็ง และดำเนินไปได้อย่าง เหมาะสม ซึ่งช่วยให้ เกิดความมั่นใจ ได้ในระดับที่สมเหตุสมผลว่าจะสามารถลดความเสี่ยงต่อการรับสินบนได้
พอใช้	การควบคุมยัง ขาดประสิทธิภาพ ถึงแม้ว่าจะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายจากความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญ แต่ก็ ควรมีการปรับปรุง เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถลดความเสี่ยงต่อการรับสินบนได้
อ่อน	การควบคุม ไม่ได้มาตรฐาน ที่ยอมรับได้เนื่องจาก มีความหละหลวมและไม่มีประสิทธิผล การควบคุมไม่ทำให้ มั่นใจ อย่างสมเหตุสมผลว่าจะสามารถลดความเสี่ยงต่อการรับสินบนได้



แผนบริหารจัดการความเสี่ยงต่อการรับสินบน
ของสถานีตำรวจทางหลวง ๓ กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๘

ที่	ประเด็น	ขั้นตอน การ ปฏิบัติงาน ที่มีความ เสี่ยงต่อ การรับ สินบน	ประเด็น ความเสี่ยง ต่อการรับ สินบน	Risk Score	รายละเอียด มาตรการควบคุม ความเสี่ยง ต่อการรับสินบน	วิธี ดำเนินการ	ระยะเวลา	ผู้รับผิดชอบ
๑	รถบรรทุก น้ำหนักเกิน	การตรวจ ค้น รถบรรทุก ที่บรรทุก น้ำหนัก เกินกว่า มาตรฐาน ที่กำหนด ไว้ตาม กฎหมาย	- มีการ เสนอให้ หรือเรียกรับ สินบนเพื่อ แลกกับการ ไม่ เปรียบเทียบ ปรับไม่ จับกุม ดำเนินคดี รถบรรทุกที่ น้ำหนักเกิน	สูง มาก (๑๕)	-อบรมให้ความรู้ และกำชับการ ปฏิบัติงานให้มี การปฏิบัติ ตามกฎหมายอย่าง เคร่งครัด	- จัดทำมาตรฐาน การปฏิบัติ (SOP) - ผู้บังคับบัญชา กำชับการปฏิบัติ ไม่ให้มีการเรียก รับสินบนโดยเด็ด ขาด	-ทุกวัน	หน.สถานี และ หน.หน่วยบริการฯ
๒	ส่วยทางหลวง	การตรวจ ค้นรถยนต์ ที่สัญจร บนทาง หลวงที่ พื้นที่ รับผิดชอบ	- มีการ เสนอให้ หรือเรียกรับ สินบนเพื่อ แลกกับการ ไม่ เปรียบเทียบ ปรับไม่ จับกุม ดำเนินคดี	สูง มาก (๑๕)	-อบรมให้ความรู้ และกำชับการ ปฏิบัติงานให้มี การปฏิบัติ ตามกฎหมายอย่าง เคร่งครัด	- จัดทำมาตรฐาน การปฏิบัติ (SOP) - ผู้บังคับบัญชา กำชับการปฏิบัติ ไม่ให้มีการเรียก รับสินบนโดยเด็ด ขาด	-ทุกวัน	หน.สถานี และ หน.หน่วยบริการฯ

ว่าที่ พันตำรวจตรี

(วิศวนนท์ ศรีงาม)

สารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง ๓

กองกำกับการ ๑ กองบังคับการตำรวจทางหลวง